il tender
notiziario della sat dlf udine
Numero 46 Anno 12 (3) Settembre 2007

Doppio treno fotografico "storico" sulla Ferrovia Udine-Cividale

Il 23 luglio scorso sono stati effettuati due treni merci fotografici con materiale rotabile "storico" in dotazione alla FUC (Società Ferrovie Udine Cividale) sulla linea ferroviaria Udine-Cividale.
La richiesta è venuta dalla svizzera e precisamente dal prof. Hansjurg Rohrer, docente di trasporto ferroviario e grande appassionato autore di numerose pubblicazioni sul materiale motore delle ferrovie concesse e tranviarie italiane, che ha voluto immortalare treni, linea e paesaggi di questo angolo di territorio friulano.
Il convoglio era composto dai due carri pianali e dal carro pianale con garitta ex FS di costruzione Stanga risalenti agli anni '20, e dal carro cisterna Vb 960 di costruzione austriaca risalente al 1892 appartenenti alla FUC.
La trazione del primo treno è stata affidata alla locomotiva Mak Ld 405 FUC, quella del secondo alla locomotiva DE 424 02 FUC.
I treni sono stati effettuati sulla tratta che va dal deposito locomotive FUC di Udine a Cividale e ritorno con soste a Remanzacco e a Bottenicco, con ricovero presso l'annesso scalo merci, per incroci e precedenze con il normale traffico della linea, effettuato per l'occasione, sempre per esigenze fotografiche, solo con automotrici ALn 663. Sono state effettuate anche numerose soste in linea durante il tragitto per le relative fotografie.

Enrico Ceron

Il convoglio "storico" della FUC trainato dalla locomotiva Ld 405 ripreso presso Bottenicco (foto E. Ceron)

Il treno trainato dalla locomotiva DE 424 02 ripreso tra Remanzacco e Bottenicco (foto E. Ceron)

Cresce l'interoperabilità Italia Austria sulla Pontebbana

In base all'accordo di interoperabilità del 23 febbraio 2007 sottoscritto da Trenitalia Divisione Cargo e Rail Cargo Austria AG, a partire dal 9 luglio scorso i treni effettuati in servizio di interoperabilità sulla nuova ferrovia Pontebbana sono passati dai 4 iniziali agli attuali 24 con possibilità di un nuovo futuro incremento.

I treni vengono effettuati sulle seguenti relazioni: 9 Villach S.-Cervignano S.to, 6 Cervignano S.to-Villach S., 1 Trieste C.M.-Villach S., 1 Villach S.-Trieste C.M., 3 Trieste C.M.-Salzburg, 2 Salzburg-Trieste C.M. e 2 Cervignano S.to-Muenchen e sono effettuati con diverse cadenze a seconda della tipologia del trasporto: giornaliera, periodica, settimanale.

Alle locomotive E 190 tra gli altri servizi è stata assegnata anche la trazione dei convogli Ro.La provenienti da Salzburg con destinazione Trieste C.M. via circonvallazione di Udine e Gorizia e viceversa, che fin dall'origine erano stata affidata alle sole E 652 da e per Tarvisio. Le locomotive disponibili ed operanti in questo servizio restano le 20 E 412 italiane e le 5 E 190 austriache anche se le ÖBB hanno già presentato domanda per la certificazione di ulteriori 5 macchine. Il 18 luglio scorso in testa al Ro.La n. 43253 proveniente da Salzburg-Tarvisio per Trieste C.M. erano presenti due E 190, la 001 in trazione e la gemella 005 attiva ma inoperosa alla trazione causa un problema di software presentatosi alla partenza da Tarvisio sotto la catenaria italiana che ne escludeva il motore.

Enrico Ceron

Il Ro.La n. 43253 del 18 luglio ripreso al P.M. Vat. La seconda 1216 è inoperosa per problemi di software (foto E. Ceron)

Locomotive Vossloch alla Ser.Fer di Udine

La locomotiva G 2000 05 delle SBB Cargo sosta sul piazzale delle officine Ser.Fer di Udine. Udine, 25.09.07 (foto E. Ceron)

La ditta Ser.Fer ha recentemente vinto la gara di appalto per l'installazione del sistema SCMT su tutte le locomotive Vossloh acquistate da amministrazioni italiane e straniere circolanti ed operanti in Italia, in particolare su tutte le locomotive G 1000 e G 2000 Vossloh. A tal proposito nei mesi di settembre ed ottobre era presente presso i rinnovati stabilimenti Ser.Fer di Udine la prima locomotiva Vossloh ad avere già da questa estate il sistema SCMT installato presso le officine di Kiel, la G 2000 05 delle SBB Cargo, per una serie di verifiche e test sulle linee italiane, in sinergia con i tecnici italiani di Ser. Fer, di RFI e della stessa Vossloh, prima della definitiva attuazione dei lavori che porteranno presso la sede delle officine Ser.Fer udinesi rotabili Vossloh di diverse amministrazioni ferroviarie.

Enrico Ceron

Paola & C., la miniera di talco più grande d'Europa

Un affascinante viaggio dentro la montagna, a piedi e col trenino

Per i cultori delle ferrovie "pure", o per i fermodellisti le visite a miniere possono sembrare solamente dei diversivi dal solito, ma una volta finita la visita stessa si ha certamente cambiato opinione. Praticamente è quello che mi è successo una domenica di fine settembre 2006, dopo aver visitato un complesso minerario denominato "Scopriminiera", localizzato in provincia di Torino, vicino a Pinerolo in direzione Sestriere, nel comune di Prali. Solo una parte del complesso è deputata al pubblico, ossia la miniera denominata "Paola", che rappresenta il "punto zero", come riferimento ad altri filoni esplorati ed estratti in passato, sovrastanti o sottostanti, per un totale di circa 7 livelli.

Una volta acquistati i biglietti, si può visitare l'annesso Museo, con sezione audio/visiva, in cui un ex dipendente ora anziano racconta la vita di quei tempi secondo i suoi ricordi. Il tutto è ovviamente in bianco e nero, molto ben fatto. Si passa poi nel museo vero e proprio, in cui sono stati esposti alcuni macchinari d'epoca utilizzati per lo scavo e il trasporto del minerale grezzo, caschi, picconi, vanghe, badili, c'è persino un piccolo plastico statico che riproduce molto bene la zona. Inoltre sono presenti foto d'epoca, che ritraggono vari mezzi "ferro-minerari" del tipo Decauville in vere e proprie tradotte stracariche di minerale grezzo, camion "in posa" fotografica e utilissime tabelle riassuntive per la visita (indirizzate ai meno esperti e alle scolaresche). Altre cose visibili e molto ben tenute sono attrezzi manuali per lo scavo e la manutenzione dei vari mezzi, forge a carbone, e un paio di grandi vetrine con costumi e oggetti personali d'epoca. Accanto al Museo, ma all'esterno, si possono vedere un paio di cosette che hanno il loro corrispondente in ferrovia: alcuni "macachi" per gli scambi, rigorosamente in giallo, e alcune "stelle" per l'inversione di marcia di loco o brevi treni.

L'ingresso della miniera Paola

Il logo "Scopriminiera" è applicato ai due silos gialli presenti all'inizio della visita, così come la voce "Miniera Paola, quota 1265" campeggia sull'entrata della stessa, chiusa da un cancello.

Non posso non segnalare un'altra curiosità: nel vicino posto ristoro (si mangia in modo semplice ma molto bene!) si beve anche la "Birra Talco" e la "Birra Grafite" ... !

Già, ma perché interessava tanto questo talco, già parecchi anni fa? Ecco qui un piccolo riassunto. Ai primi del 1900 esso veniva usato solo per oggetti di uso quotidiano, ma con la prima Guerra Mondiale ecco l'industria bellica metterci le mani sopra per i suoi devastanti usi. Negli Anni Venti i cantieri posti a maggiore quota vengono abbandonati (erano quelli serviti dalle famose teleferiche), anche per una certa crisi del settore. Rimangono in funzione alcuni filoni più a valle. Nel 1989 alla proprietà italica subentra il gruppo francese "Tale de Luzenal", che decide di diminuire ancora le gallerie di estrazione, sino al numero oggi in attività. Per quanto riguarda la domanda "A cosa serve il talco?" le risposte sono molteplici: per l'industria cosmetica, per quella farmaceutica, cartaria, come aggiuntivo in pitture e vernici, come rinforzante per le plastiche usate sulle automobili, inoltre viene impiegato per l'industria alimentare e mangimistica. Infine, quando

La locomotiva che traina il trenino dei visitatori

"Carrozze" per il trasporto dei bambini

Pala meccanica con ruote ferroviarie per il carico del minerale

si scartano alcune caramelle frizzanti o le gomme da masticare "Big Babol" si nota un velo bianco: indovinate cos'è? Talco, qui usato come distaccante dalla carta della confezione! Un tempo si usava come lubrificante nelle canaline dei cavi elettrici, avendo una certa "oleosità"; al giorno d'oggi si aggiunge anche nella lavorazione delle ceramiche e dei bitumi.

E veniamo alla visita vera e propria! Una volta indossati mantellina e casco (con sottocasco igienico, usa e getta), forniti appositamente, il gruppo viene condotto dalla guida a piedi per circa 100 metri, dentro la montagna, in leggerissima salita. Si incontra quindi una piccola teoria di vagoncini pieni di minerale, in modo da toccare con mano l'oggetto di tante fatiche. Ancora qualche passo e poi si entra nella sala controllo, dove un operatore aveva il compito principale di fare salire gli ascensori carichi di minerale e far scendere quelli vuoti, oltre che trasportare i vari turnisti ai diversi livelli di lavoro. Anche in sala controllo troviamo un dispositivo poi diventato "ferroviario": l'uomo morto.

Siccome l'addetto non poteva sollevare il piede dal pedale senza fare scattare allarmi vari, si era attrezzato con un pesante mattone che .... fungeva da piede: l'oggetto è ancora presente. Altri mezzi su rotaia incontrati sono stati in un vagoncino carico di assi, seguito a breve distanza da un gemello con dei tronchi: servivano a costruire le armature delle gallerie appena aperte con l'esplosivo per evitare le frane.

Abbiamo poi visto una curiosa draga gialla, che raccoglieva con la benna il materiale appena sgretolato dalla detonazione e lo caricava sul carrellino retrostante. La pala di questa singolare ruspa è fatta in modo da passare sopra la stessa per poi rovesciare il contenuto, tornare in posizione di lavoro e così via.

E le rotaie? Non sono riuscito a trovare scritte impresse nella fusione, ma sono Decauville posate su traversine a volte in legno e a volte in metallo. Non manca certo la massicciata, a parte quei brevi tratti in cui i binari sono affogati nel cemento. In curva, naturalmente, hanno l'inclinazione verso l'interno per compensare la spinta centrifuga.

Ad un certo punto ci sono stati mostrati alcuni "attrezzi del mestiere": martelli pneumatici orizzontali e verticali, mine, gelatina al plastico, senza dimenticare la dinamite.

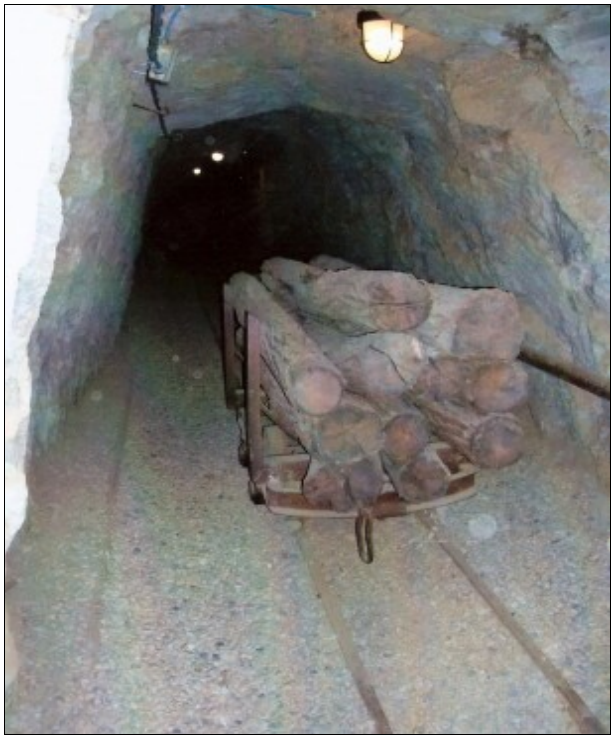
Un'apposito registratore telecomandato faceva sentire i botti delle mine, e sebbene i decibel fossero pochi e non ci fosse polvere, l'effetto era più che buono! Più innanzi, fotografando con la fida digitale un piccolo escavatore a cingoli con trazione diesel, ho potuto constatare di persona il pericolo a cui erano sottoposti in ogni minuto gli antichi minatori: la polvere sottile che provoca l'asbestosi.

In quella circostanza era appena transitato il nostro gruppo di circa 30 persone, e già c'era una certa nube sospesa per aria; basta poco ad immaginare cosa poteva succedere dopo 5/10 esplosioni. ... Polvere fine, umidità, temperatura e tempo di visita sono fattori da tenere in considerazione quando si vuole vedere certe cose, questo non va dimenticato!

Proseguendo il tragitto, passando dinnanzi a vene di talco alternati a roccia, abbiamo potuto osservare numerose "discenderie" e "ascenderie" (tunnel che vanno verso il basso o verso l'alto rispettivamente), alcune con soli gradini, altre con i binari: in questo caso i vagoncini erano mossi da appositi argani e dalla .... gravità.

In tempi piuttosto recenti e quando la miniera era ancora tale, fu creato un laghetto sotterraneo per avere una riserva idrica da cui attingere per impedire alla polvere di alzarsi dopo le esplosioni. In questo semplice modo molte vite di minatori furono salvate, anche se ci volle del tempo per capire i motivi dei tanti decessi in miniera.

L'ultimo locale visitato è stata la sala mensa, scavata nella nuda roccia e poi dipinta di bianco per motivi igienici e di illuminazione. Arredata da numerose panche in legno e relative tavole, in un secondo tempo fu dota-



Carrellino per il trasporto dei pali in legno per le armature anti-crollo

ta anche di vera e propria cucina, e il cuoco diventava per alcune ore al giorno .... minatore anch'egli! La silouette metallica di un uomo che mangia da un portavivande descrive bene questa camera. A questo punto il giro è finito, si rimonta tutti sul trenino, si agganciano le sbarre di sicurezza e si parte.
In totale, dopo poco più di due ore si torna all'aperto, con la sensazione netta di avere imparato parecchio su que-

Vagoncini per il trasporto del minerale

Perforatrice su carrello decauville

gli uomini del passato che faticarono tanto per una paga non certo alta. ... Conoscere il passato può aiutare a comprendere il futuro. Alcune mie foto a corredo spiegano meglio di cento parole quello che ho visto, e forse invogliano qualcuno a visitare posti analoghi in Friuli (ce ne fossero! N.d.R.).

Alberto Isoardi
(autore anche delle foto)

Notizie Flash

a cura di Claudio Canton

Friuli

La regione Friuli Venezia Giulia ha dato comunicazione, durante un incontro con i pendolari, che inserirà nel bando di gara per l'assegnazione del trasporto locale la clausola che i mezzi ferroviari dovranno essere completamente nuovi. Inoltre investirà altri 40 milioni di euro per l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Ciò però comporterà un aumento delle tariffe, ma questo non dispiace ai pendolari che sono disposti anche a pagare qualcosa in più se il servizio è efficiente.
Trenitalia invece contesta il contratto ponte propostole dalla regione per il triennio 2008-2010 in attesa della assegnazione del trasporto locale a partire dal 2011. Lo ritiene troppo breve per ammortizzare gli investimenti per il materiale rotabile e non sufficientemente remunerativo. Se non interverranno correttivi, non è interessata a svolgere il servizio ferroviario in regione.

Il comitato spontaneo dei pendolari del Friuli Venezia Giulia propone di variare le tariffe del trasporto pubblico in base al reddito come avviene per esempio in Germania; una tessera assegnata secondo il redditto darebbe diritto a sconti sul costo del biglietto. Inoltre chiede che le banchine siano portate all'altezza del pavimento delle carrozze e che il servizio ferroviario sia garantito anche in fascia serale per permettere, per esempio, a chi abita a Pordenone e a Udine di andare a teatro a Trieste e viceversa per i triestini di recarsi in Friuli per qualche manifestazione senza usare l'auto ed avere la possibilità di rincasare alla fine degli spettacoli.

Tra le segnalazioni di disagi nel trasporto ferroviario c'è anche quella di alcuni abbonati che si lamentano che su qualche treno spesso non c'è la carrozza di prima classe pur se prevista, quindi ribadiscono che non è corretto da parte di Trenitalia vendere l'abbonamento per tale classe e poi non offrire tale servizio. A queste contestazioni le FS hanno precisato che questo può succedere occasionalmente perché le carrozze sono tolte dal convoglio per guasti, per vandalismi o perché oggetto di restyling.

Il 17 luglio è stato firmato l'accordo tra Italia e Slovenia per la progettazione del tratto transfontaliero Trieste-Divaccia del Corridoio 5. E' stato anche chiesto alla UE un finanziamento di 53 milioni di euro, pari al 50% dei costi stimati di progettazione.

Dal 6 agosto all'8 settembre si sono svolti altri lavori di manutenzione e potenziamento sulla tratta Carnia-Pontebba della Pontebbana. Sono stati sostituiti con autocorse i treni regionali del mattino, approfittando del minore traffico del periodo estivo.

Un pacco sospetto trovato sul Cisalpino Zurigo-Trieste del 4 agosto ha fatto bloccare il traffico sulla Venezia-Trieste. Infatti durante la sosta a Cervignano il capostazione ha notato un pacco vicino alla porta della terza carrozza e, dopo aver verificato che non apparteneva a nessuno dei 110 passeggeri, ha dato l'allarme e ha fatto scendere i viaggiatori e bloccato tutto il traffico per sicurezza.
Dopo due ore, all'arrivo degli artificieri, si è scoperto che nel pacco c'erano solo dei dolci dimenticati da qualcuno che era sceso in una stazione precedente e che secondo qualche viaggiatore aveva lineamenti arabi.

E' stata indetta la gara d'appalto per i lavori di realizzazione del tratto Camporosso-Pontebba della ciclovia Alpe-Adria; interesseranno anche 10 chilometri della vecchia ferrovia Pontebbana.

Una trafiletto apparso sulla stampa il 9 agosto ha lasciato perplessa più di qualche persona. Infatti, veniva riportato che una persona si era suicidata buttandosi sotto il treno dei "matti" Venezia-Pechino. La perplessità derivava dal fatto che non risulta ci siano treni su questa tratta e che poi trasportassero anche passeggeri insoliti era davvero il colmo. Invece qualche giorno dopo, sia in qualche telegiornale che su alcuni giornali, c'era la spiegazione: era stato effettivamente organizzato un viaggio in treno da Venezia a Pechino per persone con problemi mentali.

Michele Saro

Vita dura per il personale ferroviario: un capotreno dell'Euronight Venezia-Vienna del 13 agosto è stato percosso perché era intervenuto in difesa di una donna molestata da un rumeno. L'energumeno ha poi percosso anche uno degli agenti della Polfer intervenuti per arrestarlo.

La linea Venezia-Trieste è rimasta bloccata nel giro di pochi giorni per due volte a causa di problemi a convogli merci. Il 15 settembre un carro carico di sedie in composizione ad un treno diretto a Torino si è incendiato, perciò il convoglio è stato fatto fermare nella stazione di Portogruaro dove sono intervenuti i vigili del fuoco per spegnere le fiamme. Il traffico è rimasto così interrotto per oltre due ore. Quattro giorni dopo la solita perdita di gas Gpl da una cisterna, che doveva essere consegnata ad una ditta di San Giorgio di Nogaro, ha di nuovo causato l'interruzione del traffico per circa 3 ore per permettere la messa in sicurezza del vagone.

Un teleindicatore del primo binario della stazione di Udine, quello più vicino alla nostra carrozza, da un po' di tempo da i numeri; infatti, ogni tanto appaiono delle indicazioni di fantasia. Per esempio, la sera di venerdì 21 settembre indicava come località di destinazione HBDDBBBOOB08, poi specificava che era l'EN per Firenze delle ore 6.64!

Lucio Montagner

Le ondate di maltempo estivo hanno provocato varie interruzioni del trasporto ferroviario e danni alle linee.
Il 9 luglio fulmini hanno mandato in tilt impianti e linee telefoniche ed una tromba d'aria nel pordenonese ha causato la caduta di alberi sulla Udine-Venezia. Il giorno dopo alcuni pendolari esasperati dai ritardi causati dal maltempo hanno preso l'Eurostar; si sono però rifiutati di pagare il supplemento, cosicché il capotreno ha avvisato la Polfer che a Conegliano ha controllato qualche passeggero e fatto scendere, tra le proteste, chi non aveva pagato il supplemento.
Il 20 agosto i fulmini hanno colpito il tratto Portogruaro-Latisana della Venezia-Trieste.
Il 18 settembre la stazione di Udine é stata colpita da un violento nubifragio le cui forti raffiche di vento hanno divelto molti pannelli dei controsoffitti delle pensiline.
Infine il 26 settembre la stazione di Mestre è stata completamente allagata dall'enorme quantità di pioggia caduta in un'ora; tutto il traffico è rimasto così sospeso fino allo smaltimento delle acque.

L'attraversamento pedonale di fronte alla stazione di Udine crea spesso lunghi incolonnamenti delle auto che transitano lungo viale Europa Unita, cosicché il comune sta pensando di interrare un lungo tratto della strada per permettere al traffico di passaggio di scorrere veloce, mentre rimarrebbe in superficie il traffico locale e quello degli autobus. La soluzione più semplice, e cioè la costruzione di un sottopassaggio pedonale, viene ritenuta poco gestibile dal punto di vista della sicurezza e della pulizia.

Italia

RFI ha cominciato ad installare sui marciapiedi delle stazioni dei dispositivi acustico-luminoso per informare i viaggiatori che il treno sta per partire. Questo apparato collegato a Infostazioni, il sistema informatico degli avvisi nelle stazioni, prevede il posizionamento lungo i marciapiedi di luci bianche lampeggianti e di una suoneria intermittente che entreranno in funzione circa 20 secondi prima della partenza del treno per sollecitare i passeggeri che arrivano all'ultimo minuto ad affrettarsi. Si pensa così migliorare la puntualità delle partenze, specialmente nelle stazioni dove è alto l'afflusso dei viaggiatori.

La provincia autonoma di Bolzano ha deciso di potenziare la linea della Pusteria. E' previsto l'ammodernamento delle infrastrutture; fra queste opere la costruzione di nuove stazioni, quali quella di Brunico e quella di San Lorenzo di Sebato, mentre quella di Valdaora verrà risanata o ricostruita ex novo. L'anno prossimo dovrebbe essere attivato il cadenzamento semiorario tra Brunico e Fortezza, con l'estensione dello stesso a tutta la linea entro il 2009; inoltre saranno istituiti collegamenti diretti con Bolzano.

Europa

Le Ferrovie Slovene SŽ hanno in programma l'acquisto di nuovo materiale rotabile, 20 elettrotreni e 30 carrozze, per sostituire i mezzi con più di trent'anni di servizio. Perciò alla fine di marzo il Minuetto n. 67 di Trenitalia è stato trasferito in Slovenia per alcune corse dimostrative; lo stesso è avvenuto ai primi di luglio con l'ETR 150 TILO che appartiene alla serie Flirt della Stadler.

Due studenti tedeschi di 23 e 24 anni hanno viaggiato dal 30 luglio al 6 agosto, principalmente sulla rete ad alta velocità di Francia, Olanda e Belgio con treni TGV, percorrendo complessivamente 25.000 km, battendo così il record di percorrenza in treno. Il precedente record era di 21.090 km.

I violenti temporali che hanno colpito la Slovenia alla metà di settembre hanno causato gravi danni alla viabilità interessando anche la ferrovia Transalpina, che è rimasta chiusa a causa di una frana e di una erosione della sede ferroviaria nei pressi di Bled. Questo ha determinato anche la soppressione dell'ultimo treno a vapore della stagione su questa linea.

Con il nuovo orario il servizio notturno delle DB sarà gestito da CityNight Line (CNL), mentre finora era gestito da Nachtzug (NZ) e CNL. I servizi notturni con auto al seguito saranno gestiti soltanto da Autozug Gmbh. Cambia anche la colorazione delle carrozze, passa dal blu-giallo finora usato da CNL al classico bianco-rosso delle DB.

Resto del mondo

L'operatore Shanghai Shentong Holdings Group, che gestisce la metropolitana di Shangai, ha ordinato a Alstom Transport e al suo partner cinese Puzhen 246 vetture per la linea 10 della metropolitana della città cinese. Esse dovranno formare 41 convogli di tipo Metropolis a sei carrozze da consegnarsi entro il 2010. Il contratto ha un valore di 210 milioni di euro. La progettazione del sistema di trazione è stata affidata alla sede di Alstom di Sesto San Giovanni, mentre la costruzione dei mezzi avverrà in Cina.

Il 19 luglio l'ETR 500 13, uscito dalle officine di Cittadella a termine di una revisione, ha effettuato una corsa prova sulla Pontebbana via Treviso-Udine-Tarvisio. Qui è ripreso nei pressi di Cavalicco (foto E. Ceron)

Trainwatching

Il 3 agosto sono transitati per Udine almeno 3 treni speciali diretti a Cracovia. Trasportavano centinaia di boy scout diretti sui monti Tatra tra la Polonia e la Slovacchia per uno dei raduni organizzati per il 100° anniversario di questa associazione. Tutti i convogli erano trainati da locomotive E 656. Il primo, transitato alle 19 e 30, era composto da un bagagliaio tipo UIC-Z, una carrozza cuccette tipo UIC-X e 12 carrozze tipo UIC-X, il secondo, transitato alle 21,00, comprendeva 10 carrozze tipo UIC-X ed una carrozza tipo UIC-Z, mentre il terzo, transitato alle 22,00, aveva 11 carrozze tipo UIC-X.

M. Zamolo/D. Carlutti

Il 22 agosto l'Eurostar Roma-Trieste è stato effettuato da un ETR in livrea T-Biz. Giampaolo Scodellaro

Il 4 settembre l'IC Giorgione aveva in composizione 2 carrozze cuccette, mentre il giorno successivo ne aveva in composizione una.

Giampaolo Scodellaro

La sera del 21 settembre l'Eurostar proveniente da Roma era effettuato dall'ETR 500 n. 55 in livrea pubblicitaria Expedia.it. Sulla locomotiva risaltava la scritta “Salta sul treno Expedia, offerte da sogno - Expedia.it - Viaggia a modo tuo”. Sulle carrozze invece veniva riproposto il marchio con la scritta “Leader mondiale di viaggi on line” e “Prenota il tuo viaggio!” sull'imperiale.

Claudio Canton

Il treno Violetto giunto a Udine in orario il 29 settembre era composto dalla E 656.016, da una carrozza sanitaria, da 5 UIC-X cuccette, da 2 bagagliai e da altre 6 UIC-X cuccette. In seguito è stato ricoverato in Parco. Denis Carlutti

Tra le locomotive E 645 ricoverate sul binario “demolendi” del deposito di Udine c'è anche la E 645.063 che era stata riportata nella livrea originale castano/isabella.

Daniele De Anna

Il 2 settembre un treno speciale proveniente dall’Austria ha raggiunto Cormons. Era composto nell’ordine dal seguente materiale ÖBB: 4 carrozze Schlieren in livrea Jaffa, una carrozza per servizi turistici assegnata al deposito di Villach, un bagagliaio verde e 3 carrozze Schlieren in livrea Jaffa. Era trainato da una E 652 ancora nella livrea originale, mentre non si è vista la locomotiva diesel 2043 annunciata dalle riviste austriache. Denis Carlutti

La locomotiva elettrica E 444.100, che presenta la livrea ESCI pesantemente grafittata su di un fianco, risulta assegnata all’O.M.L. di MILAPOLI! Michele Saro

Il 19 agosto era presente alla festa Nostalgie Total di Ferlach anche il Desiro 5022 021 delle ŐBB, qui ripreso a fianco della 88 e della 93 della NbiK in doppia trazione (foto E. Ceron)

Hobby Model Expo di Novegro 2007

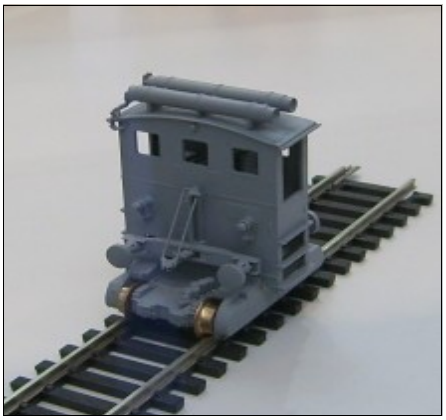
Pareri contrastanti tra i soci della SAT sulla 31° edizione dell'Hobby Model Expo di Novegro. Chi visita la manifestazione ogni anno è rimasto deluso ritenendo questa edizione come la più scadente degli ultimi anni, mentre chi effettua visite meno frequenti è rimasto complessivamente abbastanza soddisfatto. Il fatto è che di novità vere e proprie se ne sono viste poche. Inoltre si è notata l'assenza di alcune ditte. Il rallentamento della presentazione di novità però può essere visto come un beneficio per noi acquirenti dopo l'abbuffata degli anni scorsi in cui era quasi impossibile stare al passo di tutte le uscite, anche considerando il fatto che il più delle volte i modelli sono praticamente a tiratura limitata.

Passando a quello che abbiamo visto negli stand delle varie case, la novità più eclatante è stata la Sogliola di Hornby-Rivarossi, che tra l'altro sarà motorizzata. Di questo modello, annunciato già dalla precedente proprietà e del quale si dubitava dell'effettiva realizzazione, era esposto un campione quasi definitivo stampato in plastica trasparente ed uno verniciato in grigio "livrea fotografica".

Si è finalmente vista anche la 740, anch'essa in fase di completamento; ne erano esposti tre campioni: uno verniciato, ma con una finitura troppo lucida, gli altri due senza colore per far vedere i vari materiali con i quali il modello viene realizzato. E' confermato che sarà la "nostra" 108, ora al Museo di Trieste; l'unico dubbio riguarda il sopralzo della carboniera del tender. Sarà nei negozi per Natale.

E' stato presentato anche la E 428. 226 in versione "Pirata", fatto che non fa piacere ai possessori del modello proposto in serie limitata dalla precedente gestione Rivarossi, ma i nuovi proprietari del marchio ribadiscono che si tratta di un modello proposto da un'altra ditta!

Altra riedizione della nuova Rivarossi è il Treno Azzurro composto dalla E 646 e dalle carrozze tipo 1959 nella loro particolare livrea blu/azzurro, che risulta alquanto diversa da quella delle precedenti versioni con l'azzurro molto chiaro e il blu molto scuro. Un biglietto specificava che si trattava di un campione provvisorio realizzato sulla base dei veri colori FS e dei ricordi di chi lo ha visto. Gli stessi titolari della Acme avevano a suo tempo precisato che i colori utilizzati dalla vecchia Rivarossi non erano



Novità di Hornby/Rivarossi:

sopra a sorpresa la Sogliola

in alto a destra la 740.108

a fianco il Treno Azzurro

ACME

in alto la E 656.023

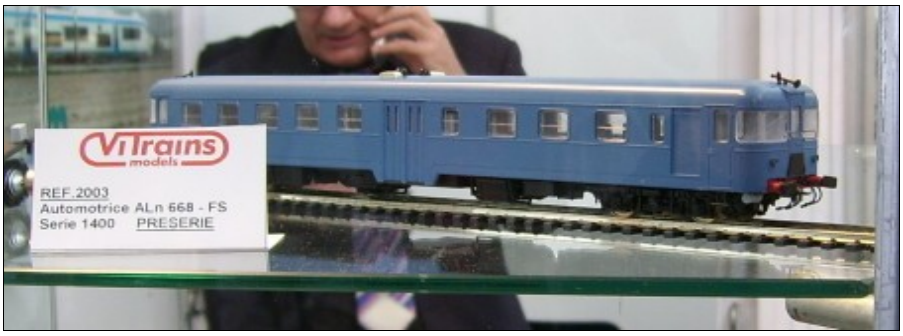
a fianco la E 484.902 SE nella livrea Crossrail - Serfer

corretti e che loro avevano usato le stesse tonalità sulle loro carrozze solo per uniformità cromatica con quelle Rivarossi. Si sono viste anche le carrozze CIWL, ma la fascia dei finestrini è purtroppo diventata gialla, non conforme con la tonalità dell'originale. Verrà anche proposta la E 646 allo stato d'origine in livrea verde magnolia/grigio perla e carrelli castano.
Passando ad Acme, la novità che più spiccava era ovviamente il Caimano E 656 in livrea sia tradizionale che XMPR, nonché a sorpresa nella livrea TEE applicata solo sperimentalmente sulla 023 in officina, ma mai vista circolare. Il modello, già visto durante la presentazione fatta presso Trenogheno, è ben fatto con molti particolari riportarti e con aggiuntivi diversificati da montare in caso di esposizione o per l'uso sul plastico. Ogni versione ha dei particolari che la distinguono da un'altra. Anche la meccanica si dimostra affidabile avendo un modello senza anelli di aderenza trainato per oltre un'ora 11 carrozze sul circuito prova del negozio Trenogheno. Per chi vuole aumentare la forza di trazione si possono sostituire 2 assi con altri compresi nella confezione provvisti di anelli di aderenza.

Carrozze tipo 1995R serie Az 20500 di ACME

Carrozza ristorante-bar Arz 601 di ACME

Sono state poi presentate le locomotive E 484.902 SE nella livrea nera di Crossrail - Serfer, E 484.017 SR nella livrea Cisalpino, 185.201 nella livrea Railion e 185.244 nella livrea Railion Logistics. L'ETR 500 era esposto ancora senza le marcature.



In alto campione quasi definitivo della ALn 668.1400 di Vitrains

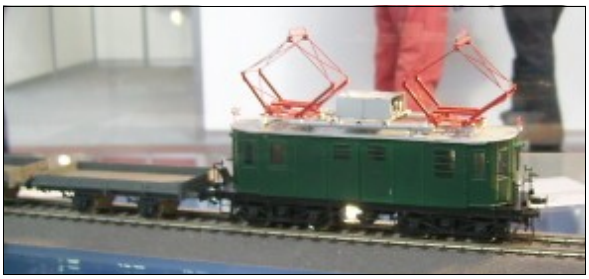
A fianco il campione del Badoni di Liliput

Sotto il D 341.1000 di Os.Kar

Sono state presentate anche le carrozze tipo 1955 R serie Az 20500 in tutte le livree che hanno avuto nella loro vita e la carrozza ristorante-bar Arz 601 nella livrea verde magnolia/grigio perla. Al vero ci furono solo due carrozze di questo tipo, denominate tipo 1960 R, che furono ricostruite su telai di carrozze tipo 1921. Si è visto anche un bagagliaio in livrea Gran Confort e in livrea XMPR dell'UTMR, le carrozze tipo 1936 Bz 35000 in livrea grigio ardesia e le casse di carrozze cuccette tipo UIC-X carenate.
Vitrains presentava la ALn 668.1400 priva di verniciatura, ma praticamente finita. Altra novità le locomotive serie 160 delle SNCB.
Os.kar ha presentato il bel modello del D 341 serie 1000 prodotto in Cina e una coppia di carri Gabs in livrea giallo miele e giallo avorio, nonché nuove versioni dei carri Gbs, Gbhs e Rgmms.
Comofer esponeva i campioni, sempre non definitivi, della E 464 e delle carrozze a due piani, mentre non si è visto il frontale delle Fanta, già visto l'anno scorso.
Da Roco si è visto l'E 656 di prima serie con nuovi pantografi tipo 52; per il resto le solite cose. Per il 2008 conferma la 875, il D 343 e la E 405.
Presso lo stand dell'importatore DOC Models era esposto un campione del Badoni serie VII di Liliput.
Nelle vetrine di GMR c'era il D 372 Tobruk, la ALe 880, la ALe 40 e la ALv 72.
Sagi, a causa di problemi avuti dal titolare, era presente nello stand di

Model 71 solo con una bacheca in cui erano esposti alcuni modelli; come novità c'era una cisterna.
Model 71 (www.model71.it) è una nuova ditta artigianale che propone modelli di ferrovie concesse. Presentava la locomotiva elettrica 101 della Ferrovia delle Dolomiti con 3 carri, tutti con garrita: uno chiuso, uno aperto a sponde alte ed un pianale a sponde basse. Inoltre presentava la locomotiva elettrica Lb1 della Ferrovia Sedico/Bribano-Agordo e la locomotiva elettrica ACIT Ledz 201 della Ferrovia Pisa-Livorno con carri P.
Tra gli altri artigiani G&G Rail come novità esponeva l'automotore diesel R.212, mentre nelle vetrine di Lepri ci ha colpito il carro porta funi abbinato alla carrozza refettorio-spogliatoio assegnata al deposito di Milano Smistamento, forse perché quest'ultima ci ricorda quale fosse l'uso previsto per la carrozza della SAT.
Il negozio Navitren presentava la cassa in resina per realizzare la locomotiva diesel D 343.2016.
Per finire, per chi non ha problemi economici, da Top Train abbiamo visto le Gr 670 e 671, la Gr 470, la Gr 623 e la Gr 683 carenata e da Elettren, in scala 0, la Gr 691 quasi completa, la Gr 880, la Gr 60, nonché interessanti carrozze centoporte a cassa in legno e carrozze CIWL.
Come ribadiamo ogni anno questo nostro reportage da Novegro non è certamente completo, ma dà un'idea di quelle che saranno le principali novità per i prossimi mesi.
Le foto di Claudio Canton non sono sempre ben definite a causa dei riflessi causati dai vetri delle bacheche. C. Canton/V. Paoluzzi

Dall'alto:
elettromotrice ALe 40 di GT (GMR)
automotrice a vapore ALv 72 di HF (GMR)
locomotiva diesel D 372 Tobruk di Artmodel (GMR)
locomotiva a vapore Gr 683 di Top Train
A sinistra: locomotiva elettrica Lb1 della Ferrovia Sedico/Bribano-Agordo di Model 71
Sotto locomotiva a vapore Gr 691 in scala 0 di Elettren



il tender
Notiziario della Sezione Appassionati Trasporti del DLF Udine
N° 46 - Anno 12 (N° 3 / 2007)
Allegato al supplemento N° 1 al N° 3 - Novembre 2007 di Cronaca e Cultura
Periodico culturale ed informativo del Dopolavoro Ferroviario di Udine.
Distribuzione gratuita. Aut. Trib. di Udine N° 9 del 21/06/94
Poste Italiane S.p.A. - Spedizione in Abbonamento Postale - D.L. 353/2003 (conv. in L. 27/02/2004 n° 46) art. 1, comma 1, DBC UDINE

Direttore responsabile: Roberto Francescatto
Capo redattore: Claudio Canton
Direzione: via Cernaia 2 - Udine
Redazione: Carrozza SAT - Stazione di Udine
Fotocopiato in proprio